

拥堵缓解的“好天气”能否持续？

——京藏高速公路“大堵车”问题追踪

持续拥堵多日的京藏高速公路4日出现可喜的一幕：除了内蒙古与河北交界地段大约有8公里的车辆滞留外，其他路段“大拥堵”现象已经明显缓解。拥堵缓解的“好天气”能否持续下去？“每天小堵，动辄大堵”问题会不会仍然困扰京藏高速？“新华视点”记者分赴北京、河北、内蒙古等地进行了追踪采访。

限流卡口、以罚代管：难免“此起彼伏”

记者在采访中了解到，很长一段时间以来，为减轻来自内蒙古方向的交通压力，河北、北京分别在京藏高速220公里处、97公里处等地段设置了对进京大货车的限流卡口，一旦辖区内发生交通拥堵，就限制车辆入境。从而引发了连锁反应：因北京境内车辆行驶缓慢而推延至河北境内的交通拥堵，因河北境内的车辆行驶缓慢而推延至内蒙古境内的交通拥堵。

作为“应对之策”，今年下半年以来，内蒙古方面也在与河北交界的路段设置卡口，限制前来运煤的车辆入境，于是京藏高速的拥堵现象“此起彼伏”。

一些货车司机告诉记者，京藏高速内蒙古、河北、北京各地都设置了治超点。司机李海全说，凡是进入京藏高速收费站，大货车都要进行称重，除此之外一路上还有很多治超点，每到一个站点，都要停车、称重、罚款，造成车辆拥堵。运煤车辆超载，治超点就罚款，给票的罚200至300元，不给票的罚50至100元，交了罚款，超载车辆就可以继续行驶。

此外，高速公路分省收费，每到一收费站，排队交费也引起拥堵。“就不能在入口处领卡，在出口处交钱，高速公路费和超载罚款一并交清，省得中途堵路？”李海全说。

记者调查发现，堵在京藏高速路上的几乎全是货运大卡车。大榆树路口值班交警郝志雷说：“95%以上都是运煤车，小轿车与长途客运车均已绕行。”

为什么煤车不绕行？从鄂尔多斯拉煤到山东的司机张鹏林告诉记者，不走京藏高速，货车只能绕行山西大同，经集丰高速、得大高速、宣大高速，最后还得回到京藏高速，到张家口后一样拥堵，绕行要多走200多公里，交更多的高速公路费和超载罚款。

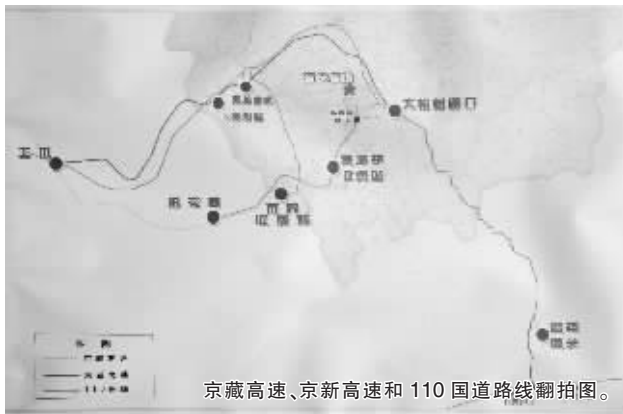
据司机反映，山西境内罚款太多，在一些国道，甚至卫生防疫部门也设卡拦车罚款。另外，绕行也得经过大同煤检站，一些从包头、乌海等地运出的煤，都是小煤窑私挖盗采的，每吨煤要交5元的“煤炭基金”。如果将这些费用加在一起，可能会赔钱，“再怎么堵车走京藏高速还是最经济划算的路线”。

4日17时，记者从北京、河北、内蒙古三地交管部门指挥了解到，由于三个省、自治区和直辖市入京方向的限流卡口3日9时起全部放开，持续9天的京藏高速第二轮拥堵基本化解，除了内蒙古与河北交界地段因车行缓慢滞留了约8公里车队外，其余各段通行正常。

4日，来自公安部的最新消息称：公安部已协调北京、河北、内蒙古三省区市成立了京藏高速公路疏堵保畅指挥部，以加强省际联动，



在110国道北京段山区，进出京双向的大货车在缓慢行驶(8月30日摄)。



京藏高速、京新高速和110国道路线翻拍图。



北京延庆交警大队大队长吕卫东(右)、政委席维真在值班中心指挥疏堵，计算机监控显示拥堵卡车已排成长龙(8月30日摄)。



京新高速52公里大修路段，一天的施工刚刚结束，进京大货车排队缓慢通过(8月30日摄)。

为今后道路畅通打下基础。

高速禁行、大修施工：堵车“雪上加霜”

京藏高速公路是北京西北方向唯一的高速公路进京通道，在北京段原为八达岭高速，由于设计缺陷，55公里至50公里处因弯道连续下坡，载重汽车容易发生事故，被称为“死亡之谷”。这段路连接八达岭长城和十三陵风景区，中外游客众多，经专家论证改为旅游专线，昼夜禁行4吨以上货车。

这样一来，京藏高速上的货车在张家口被分流到京新高速。同时，西北方向丹拉、宣大、京张高速进京的货车在张家口汇集到京新高速，在延庆县大榆树路口与110国道上的货车再次汇集，转入单向两车道的京新高速山区段，形成典型的“漏斗式”路网。

“西北方向的4条高速按8车道计算，平均车速可达50至60公里，到了这里，缩为两车道，且为山路，大型载重汽车时速不到20公里，怎么可能不堵车？”延庆交通大队政委席维真说。

此外，京藏高速公路内蒙古乌兰察布段和京新高速北京山区段坡多、弯多，大型货车容易因刹车失效发生事故或故障，几分钟内就形成拥堵，因缺少应急出口，民警需徒步至现场处置。

“耽误一小时，京藏高速就有300辆大货车滞留，排成两列有3公里长！”昌平交通支队马池口大队大

队长魏连福说。“如不涉及人员伤亡和拖移车辆，每起处置时间大约1小时，遇有大型货车事故需要清障拖车，处置时间一般要3个小时，最长达五六个小时。”

由于超载或重载货车的碾压，京藏高速北京、内蒙古路段病害严重，不得不进行大修，反过来又加剧了拥堵。今年7月，通车仅两年的京新高速北京山区路段出现明显大坑、松散、车辙等病害，影响行车安全，使货车通过量每天减少了1000辆左右。

8月19日，北京市公路管理部门决定对京新高速半幅封闭大修施工，仅留一条车道放行。尽管事前北京交管部门已通知河北、内蒙古引导车辆分流，但这次修路还是引起了京藏高速“大拥堵”。

车多路少、缺乏规划：交通建设滞后

京藏高速是山西、河北、内蒙古等地大型货车进京的要道，也是内蒙古煤炭输出的大动脉，连接全国最大的煤炭生产与输出基地鄂尔多斯市，每天来自10多个省区市的大型运煤车辆行驶在这条路上。

“长期堵车的基础性原因在于车多路少，道路资源匮乏，煤炭运量剧增，铁路、公路规划建设滞后”。这是北京、河北、内蒙古三地交管部门的看法。

内蒙古交警总队统计，京藏高速公路呼和浩特市至内蒙古、河北地段双幅4车道最大通行能力为每天2.08万辆，目前实际流量双幅已达到

每天7.1万辆，超出3倍多，拥堵高峰时滞留车辆绵延百余公里。

另据河北省统计，今年3月以来，经张家口地区道路日均进京货车大约为8700辆，而张家口地区进京三条道路，日均正常通行能力仅为7750辆，拥堵高峰时每天滞留车辆大约4700辆。

北京方向，京新高速公路进京交通流量达1.4万辆至1.5万辆，与去年同比增加130%，但实际最大通行能力只有1万辆，远远超过道路设计通行能力，拥堵高峰时车辆排队超过20公里。

内蒙古高等级公路建设开发有限公司副总经理高团山认为，京藏高速的拥堵，暴露了路网规划和配套方面的问题。公路规划没有对车流量进行充分预测，也没有针对车流量达到设计极限时的预备处理方案，而周边路网不配套，使得拥堵出现后难以缓解。

内蒙古电力公司总经理张福生等人认为，如果内蒙古向全国大量供煤的情形不变，京藏高速拥堵状况难以根本缓解。内蒙古呼和浩特铁路局仅能满足约35%的装车需求，大量煤炭运输只能通过公路，应统筹考虑内蒙古的煤炭产出总量、铁路外运量、公路外运量、就地发电或转化成煤化工产品，以及电、煤制油产品等向全国其他地区的输送。

统一行动、形成合力：提升通行效率

据悉，此次“大堵车”问题的化解，与公安交管部门撤销限流卡点有

很大关系。国家行政学院教授竹立家认为，目前情况下的“大堵车”，与“诸侯分治”“争抢罚款”问题直接关联，建议有关部门联合行动，建立京、冀、内蒙古、晋4省区市应对高速公路进京拥堵联动机制，促使各地政府形成合力，统一行动，规范管理，在道路、治超和煤炭资源的管理、收费、执法等方面要协同一致，提高通行效率。

在提升管理水平方面，河北省高速交警总队总队长薛秉义认为，要进一步挖掘道路通行潜力，不能“因噎废食”，出了事故就禁行。建议北京方面针对八达岭高速“死亡之谷”路段进行调研，可以考虑修建辅路，以及通过其他方式延缓坡度，创造重载货车安全通行条件；在内蒙古乌兰察布段和京新高速北京山区段，可以考虑增设应急出口或紧急停车区，以及增加交警值勤岗位和救援设施，缩短事故处置时间。

一些司机建议，从高速公路入口对超载货车实行计重收费加价再加价措施，保证进入高速的货车不超载，取消省际治超站点；同时，交通运输部门和施工单位应尽量缩短瓶颈路段的施工时间，加快施工进度。

另一方面，还要加快路网建设，北京清华城市规划设计研究院交通研究所所长段进宇等专家认为，要进一步完善路网规划标准体系，科学规划，加快审批，建设铁路、公路、管道等多个能源输出通道，加快启动鄂尔多斯—唐山铁路、张石高速、张涿高速和110国道二期项目建设。

(据新华社电)